DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA ELBLĄSKIEGO

Elbląg, dnia 14 lutego 1994 r.

Nr 2

Treść:

Poz.:

ZARZĄDZENIA PORZĄDKOWE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

7

Zarządzenie porządkowe Nr 9
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
z dnia 27.10.1993 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. nr 32, poz. 131) zarządza się, co następuje:

Część I
Przepisy Ogólne

Rozdział I
Przepisy wstępne

§ 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia użyte w jego treści określenia oznaczają:
   - "obszar morskiego portu" - obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym - zwany dalej "portem" oraz zewnętrzny obszar wodny - zwany dalej "redą",
   - "kotwicowisko" - obszar wodny wyznaczony jako miejsce oczekiwania statków na wejście do portu,
   - "Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu" - w skrócie m.p.z.z.m. - przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu 1972 r., (ogłoszonej w załączniku do Dziennika Ustaw z 1977 r. nr 15, poz. 61),
   - "Konwencja Helsinki 74" - przepisy konwencji o ochronie środowiska morskiego Morza Bałtyckiego, Helsinki 22.03.1974 (ogłoszonej w załączniku do Dziennika Ustaw z 1980 r. nr 18, poz. 64, 65),
   - "Konwencja MARPOL 73/78" - przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki, 2.11.1973 (ogłoszonej w załączniku do Dziennika Ustaw z 1987 r. nr 17, poz. 101,102),
   - "Konwencja DUMPING 72" - przepisy konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadków innych substancji, 29.12.1972 (ogłoszonej w załączniku do Dziennika Ustaw z 1984 r. nr 11, poz. 46,47),
   - "IMDG Gode" - międzynarodowy kod przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie,
   - "BC Code" - międzynarodowy kod bezpiecznego ładowania i przewozu ładunków masowych oraz koncentratów drogą morską,

- stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich oraz pławy nawigacyjne,
- głowice falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,

2) akwen między wysuniętymi falochronami,
3) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

3. Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pławy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako znaki pomocnicze.

§ 2.

1. Przepisy zarządzenia zwanej dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

3. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 3.

Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej radiokomunikacyjne oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4.

1. W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie prawidła m.p.z.z.m. chyba, że z przepisów szczególnych niniejszego zarządzenia wynika co innego.

2. W zakresie ochrony środowiska zastosowanie mają przepisy konwencji HELSINKI 74, MARPOL 73/78, DUMPING 72.

3. W zakresie ochrony bezpieczeństwa zbiornikowców i terminali przeładunkowych ropy naftowej i jej pochodnych, zastosowanie mają wymogi Międzynarodowego poradnika bezpieczeństwa dla tankowców i terminali - ISGOTT.

§ 5.

Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarach, o których mowa w § 2 ust. 1 i 2.

§ 6.

1. Korzystanie z morskich portów oraz ich urządzeń przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 7.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych sprawuje także służba ochrony środowiska urzędu morskiego.

§ 8.

1. Kapitanat portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:
1) jeżeli dotyczy ruchu statków - przez podanie zakazu na kanale roboczym UKF kapitanatu lub wywieszenie sygnałów przewidzianych w § 41,
2) jeżeli dotyczy ruchu na nadbrzeżach, pomostach i w przystaniach - przez zawiadomienie użytkowników urządzeń portowych lub przystani.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2, na użytkownikach urządzeń portowych ciąży obowiązek wykonania i rozmieszczenia odpowiednich tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

§ 9.

1. Kierownicy statków oraz inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na obszarze portu, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu, szkód wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1 obowiązane są niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych, wadliwie działających urządzeniach nawigacyjnych oraz o zanieczyszczeniach środowiska. Obowiązane są ponadto udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

§ 10.

1. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty okrętowe i żeglarskie.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających uprawnienia do obsługi, względnie sprawność techniczną urządzeń.

§ 11.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki i do ładowni statków oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych, celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

§ 12.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu, środowisku naturalnemu, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracanie się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, o których mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa, porządku portowego i ochrony środowiska są natychmiast wykonalne chyba, że określono inny termin ich wykonania.

§ 13.

Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kierownik statku, a przez użytkownika - dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.

§ 14.

1. Tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na statkach polskich przebywających w portach, z wyjątkiem łodzi bezpokładowych oraz w biurach portowych przedsiębiorstw wykonujących usługi agencyjne i maklerskie.

2. Przedsiębiorstwa wykonujące usługi agencyjne i maklerskie obowiązane są informować kapitanów obsługiwanych statków obcych bander o przepisach portowych i udostępnić im odpowiednio przygotowane teksty (wyciągi) przepisów portowych.

Rozdział II

Światła, znaki dzienne, sygnały dźwiękowe i zasady ruchu statków

Sygnały i znaki dzienne

§ 15.

1. Światła określone w przepisach niniejszego rozdziału, których pokazywanie nie jest przewidziane przez m.p.z.z.m. powinny być widziane

z odległości co najmniej 2 mil morskich, z wyjątkiem świateł wymienionych w § 21 ust. 1, 3, 4.

2. Znaki pokazywane przez statki o długości do 20 m mogą posiadać wymiary nie mniejsze niż połowa analogicznych wymiarów znaków przepisanych w m.p.z.z.m. dla statków o długości ponad 20 m. Postanowienie powyższe dotyczy również odległości między znakami.

§ 16.

Zabrania się oświetlania reflektorami mostku lub sterówki statku będącego w drodze.

§ 17.

Statki specjalnej służby państwowej inne niż pilotowe, lodołamacze i szkolne, gdy pełnią służbę i są w drodze mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi, oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać:

1) w nocy:
   na szczycie przedniego masztu, bądź na dachu nadbudówki, widoczne dookoła widnokręgu światło błyskowe niebieskie,
2) w dzień:
   swoją flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 18.

1. Statek przewożący ładunki niebezpieczne klas: 1,2,3 według kodu IMDG powinien oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

1) w nocy:
   światło czerwone dookoła widnokręgu,
2) w dzień:
   flagę "B" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

2. Statek przewożący ciecze palne klasy 3, albo nie odgazowany po przewozie takich cieczy, powinien pod flagą "B" pokazywać dodatkowo flagę "1" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

3. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:

1) materiały wybuchowe o łącznej masie netto do 100 kg, a na statku pasażerskim do 10 kg,
2) środki sygnalizacyjne i pirotechniczne do sygnalizacji alarmowej do 1000 kg masy netto,
3) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 19.

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia który korzysta z usług holowniczych, w porze nocnej powinien pokazywać światła jak statek o napędzie mechanicznym w drodze.

2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z usług holowniczych w nocy powinien pokazywać światła przepisane w m.p.z.z.m. dla statku o napędzie mechanicznym w drodze oraz dodatkowo: światła, a w dzień - znaki statku nie odpowiadającego za swoje ruchy.

§ 20.

Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać w dzień kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna, a w nocy, oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m. światło żółte pulsujące nad przednim światłem masztowym o 15-60 impulsach na minutę.

§ 21.

1. Każdy statek przycumowany do nadbrzeża portowego lub w burtę powinien w nocy lub w czasie ograniczonej widzialności włączyć oświetlenie zewnętrzne statku.

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nadbrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie przycumowanego statku wystające poza jego burtę powinno być oznaczone w nocy białym światłem.

4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien w nocy wywiesić nad nią białe światło.

5. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może zezwolić na postój bez oświetlenia wymaganego w ust. 2. Wniosek o zezwolenie składa kapitan lub armator statku.

§ 22.

Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się następujące sygnały ostrzegawcze:
1) w nocy: czerwone światło,
2) w dzień: czerwony walec.
O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitanat portu.

Sygnały dźwiękowe

§ 23.

Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych m.p.z.z.m. i przepisami portowymi.

§ 24.

Statek, na którym wybuchł pożar albo, który jest zagrożony pożarem powinien niezwłocznie powiadomić kapitanat portu, portową służbę ratowniczą drogą radiową, telefonicznie lub dostępnymi środkami sygnalizacji akustycznej, dając sygnał dźwiękowy przy pomocy bicia w dzwon lub syreny złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta.

§ 25.

Statek o napędzie mechanicznym w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dać sygnał: jeden długi i dwa krótkie dźwięki (-..), powtarzany w razie potrzeby.

§ 26.

W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) przed zasłoniętymi zakrętami, przecięciami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, przy odcumowywaniu oraz dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (-),
2) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.-..),
3) jeżeli statek zamyka sobą przejście na torze innym statkom i nie zezwala na wyprzedzanie lub wymijanie go przez statki: cztery długie (----),
4) dla wezwania holownika: dwa długie, dwa krótkie (--..),
5) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (....),
6) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (.-.-),
7) dla holowania statków wprost: jeden krótki, jeden długi (.-),
8) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik: powtórzenie sygnału danego dla wskazania kierunku obracania statku,
9) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (-.-.),
10) dla rzucenia przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (.--.),
11) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (-...-),
12) dla wezwania straży granicznej: jeden krótki, dwa długie (.--),
13) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.-).

Zasady ruchu statków

§ 27.

Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu chyba, że kapitanat portu zarządzi inaczej.

§ 28.

1. Statek, który zamierza iść w poprzez lub w skos toru powinien odczekań, dopóki tor wodny będzie wolny.

2. Statek zamierzający wykonać obrót nie powinien utrudniać ruchu statków idących wzdłuż toru wodnego lub wąskiego przejścia.

3. Statek, który osiadł na mieliźnie w porcie lub na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu zejścia z niej powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się innego statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 29.

Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki chyba, że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

§ 30.

1. Przechodzenie przez statki mostów zwodzonych, pontonowych i obrotowych dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście.

2. Statek żądający otwarcia mostu powinien dawać z odległości około 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (..-.),

3. Sygnałem oznaczającym wolne przejście jest światło zielone, sygnałem oznaczającym zamknięcie przejścia jest światło czerwone, zaś sygnałem oznaczającym przygotowanie mostu do otwarcia - światło żółte.

4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty, pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.

5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 31.

1. Statek w drodze w porcie lub na torze wodnym powinien mieć co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.

2. Zabrania się:
1) rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli, rurociągów podwodnych oraz umocnień dna w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,
2) mocowania kotwic na umocnieniach i urządzeniach brzegowych.

§ 32.

1. Kotwiczenie statku poza kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.

3. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu o swojej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

4. Postanowienia ust. 1-3 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym, w żadnym razie jednak statki takie nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.

5. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,5 m.

6. Prace wymienione w ust. 4 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany na bieżąco

o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 33.

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statek powinien, jeżeli to jest możliwe zejść poza tor wodny na najpłytszą wodę.

§ 34.

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem lub uszkodzeniem jest zabronione.

2. Kierownik statku lub pilot, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie, obowiązany jest zawiadomić niezwłocznie właściwy lub najbliższy kapitanat portu.

§ 35.

Zabrania się na obszarze portu i kotwicowiska przeprowadzania prób stateczności statku oraz prób urządzeń napędowych bez zgody kapitana portu.

§ 36.

1. Trudne w manewrowaniu zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki pływające, duże pontony (o długości powyżej 50 m) lub wraki, przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny muszą posiadać specjalne zezwolenie kapitana portu, określające warunki na jakich mogą uprawiać żeglugę na tych akwenach.

2. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą małe pontony (o długości mniejszej niż 50 m), dźwigi pływające, kafary i inne tego rodzaju urządzenia mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.

3. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, zespoły holownicze określone w ust. 1 i 2 powinny zatrzymać się i zakotwiczyć w miarę możliwości poza terenem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne i powiadomić o tym kapitanat portu.

4. W przypadku awarii zespół holowniczy powinien w miarę możliwości zejść z osi toru wodnego. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 37.

1. Statki podchodzące do pogłębiarek winny około 500 m przed omijaniem dać sygnał dźwiękowy pięć krótkich (.....), na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jednym krótkim (.), jeżeli schodzi na prawą stronę toru wodnego i dwoma krótkimi (..), jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.

2. W przypadku, kiedy statek, z którego pracuje nurek znajduje się w pobliżu osi toru wodnego podaje sygnały określone w m.p.z.z.m.

3. Pogłębiarki i statki, z których pracuje nurek i które nie są w stanie ustąpić z toru lub chwilowo nie mogą pozwolić na omijanie, podają sygnał: jeden długi i dwa krótkie (-..),

§ 38.

Stojące na torze wodnym: pogłębiarka, statek z którego pracuje nurek, statek ustawiony dla oznakowania wraka lub pracujący przy wraku i inne urządzenia pływające używane do prac na torach wodnych, które mogą być omijane tylko po jednej stronie, powinny w czasie mgły z przerwami nie większymi niż jedna minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund z następującym po krótkiej przerwie sygnałem:
1) pięcioma oddzielnymi i jednym podwójnym uderzeniem w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić prawą stroną toru wodnego, licząc od morza,
2) pięcioma oddzielnymi dwoma wyraźnymi, podwójnymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić lewą stroną toru wodnego, licząc od morza.

§ 39.

1. Statek nie może wejść do portu, jeżeli zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. W szczególności zabrania się wchodzenia do portu bez zezwolenia kapitana portu:
1) statkom przewożącym ładunki klasy 1,2,3 wg kodu IMDG lub nieodgazowanym po przewozie ładunków klasy 3,
2) statkom holującym wraki,
3) statkom, które mają przecieki kadłuba, albo na których ma lub w czasie podróży miał miejsce pożar,
4) statkom nadmiernie przegłębionym lub wykazującym niebezpieczny przechył,
5) statkom, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód,
6) statkom, które nie posiadają świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,
7) dokom, dźwigom, kafarom i innym tego rodzaju urządzeniom pływającym, jeżeli ich długość przekracza 50 m,

2. Wymienione w ust. 1 statki i urządzenia pływające powinny przed przybyciem na redę (kotwicowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 40.

1. Statki aktualnie przewożące więcej niż 2000 ton oleju luzem, jako ładunek nie mogą wyjść z portu, ani wejść do portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej lub jednorazowego zezwolenia na wyjście lub wejście do portu.

2. Tryb wydawania certyfikatów i zezwoleń, o których mowa w ust. 1 regulują odrębne przepisy.

§ 41.

1. Statek obowiązany jest stosować się do sygnałów o zakazie ruchu w porcie.

2. Bezwzględny zakaz wejścia statków do portu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi wskazuje sygnał:
1) w nocy: trzy światła czerwone, jedno nad drugim,
2) w dzień: trzy czarne kule, jedna nad drugą.

3. W normalnych warunkach eksploatacji portu sygnalizuje się:
1) zakaz wejścia do portu:
a) w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,
b) w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwiema czarnymi kulami na jednej linii pionowej,
2) zakaz wyjścia z portu:
a) w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,
b) w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między czarnymi stożkami skierowanymi wierzchołkami w dół na jednej linii pionowej,
3) zakaz wejścia i wyjścia z portu, jak również wstrzymanie ruchu statków w porcie:
a) w nocy: światło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą czerwone,
b) w dzień: dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami do siebie, a pod nimi czarna kula.

4. Sygnały umieszcza się w masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktu obserwacyjnego na takiej wysokości, aby uniknąć pomyłek z innymi sygnałami.

5. Mimo zakazów, o których mowa w ust. 3 kapitan portu może, jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie względy bezpieczeństwa, zezwolić poszczególnym statkom na poruszanie się po porcie. W takich przypadkach kapitan portu powinien uprzedzić inne statki o wydanym zezwoleniu.

6. W portach, w których nie zorganizowano sygnalizacji w myśl ustępów poprzedzających - zakazy wejścia i ruchu w porcie kapitanat portu podaje drogą radiową (UKF) lub innym dostępnym środkiem sygnalizacji.

Rozdział III
Pilotaż

§ 42.

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu trasowego i portowego.

§ 43.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego przepisane kwalifikacje i uprawnienia zawodowe.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania oraz wzory umundurowania służbowego pilotów określają odrębne przepisy.

§ 44.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o długości 40 m i większej o ile przepisy szczegółowe zawarte w części II nie stanowią inaczej.

2. Obowiązek korzystania z usług pilota nie dotyczy:
1) polskich statków pełniących specjalną służbę państwową,
2) polskich statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych,
3) polskich statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową,
4) statków używanych do celów sportowych,
5) statków obsługi pilotowej i holowniczej w danym porcie.

3. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na długość statku dotyczy:

1) statków przewożących materiały niebezpieczne klasy 1,2,3, wg kodu IMDG,
2) statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar,
3) statków przeładowanych lub nadmiernie przegłębionych, bądź wykazujących niebezpieczny przechył,
4) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

4. Kapitan portu może zwolnić promy morskie przewożące ładunki niebezpieczne od obowiązku korzystania z usług pilota bez względu na ich długość.

5. Zasady i warunki zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

§ 45.

1. Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota, przy zbliżaniu się do redy (kotwicowiska) powinien o tym powiadomić kapitanat portu drogą radiotelefoniczną.
2. Kapitan portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z pilota, jeżeli uzna to za konieczne.

§ 46.

Statek powinien wzywać pilota przez UKF lub nadając następujące sygnały:
1) w dzień: flaga "G" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich,
2) w nocy: światło białe pokazywane przez 5 sekund z przerwą 2 sekund nadwane w kierunku wieży obserwacyjnej kapitanatu portu albo sygnał świetlny "UC" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

§ 47.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjanie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. Statek korzystający z usług pilota powinien mu zapewnić bezpieczne wejście i zejście ze statku.

3. W warunkach zalodzenia akwenów portowych i redy kapitanat portu może zezwolić na użycie holownika do przewozu pilota.

§ 48.

1. Przy przyjmowaniu i schodzeniu pilota ze statku powinna być zastosowana odpowiednia drabinka pilotowa zapewniająca bezpieczne i dogodne wejście i zejście ze statku.
2. Drabinka pilotowa oraz jej wyposażenie powinny być zgodne z wymogami konwencji SOLAS.
3. Do pomocy pilotowi przy wchodzeniu i schodzeniu powinien asystować starszy marynarz.

§ 49.

1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałoby to naruszenie przepisów portowych albo, że statek nie jest zdolny do żeglugi.
2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 50.

Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitanatu portu.

§ 51.

Pilot powinien zawiadomić kapitanat portu o odcumowaniu i zacumowaniu statku oraz na żądanie kaitanatu portu podawać pozycję pilotowanego statku.

§ 52.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe na obszarze od redy (kotwicowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.
2. Kapitan statku w porozumieniu z pilotem i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu może odstąpić od zasady określonej w ust. 1 i przyjąć lub zdać pilota w innym miejscu.

Rozdział IV
Holowanie

§ 53.

Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe w zakresie uregulowanym przepisami niniejszego zarządzenia oraz odrębnymi przepisami.

§ 54.

1. Kapitan portu może zwolnić statek na określony czas oraz akwen portu od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników niż określono w przepisach dodatkowych, jeżeli według jego

oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.

2. Kapitan portu może nakazać użycie przez statek holownika lub większej liczby holowników, niż określonej w przepisach dodatkowych, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 55.

Wykonywanie usług holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone, bez zgody kapitana portu jest zabronione, z wyjątkim przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 56.

1. Stetek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę.
2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której kwalifikacje i liczebność na czas holowania ustala każdorazowo urząd morski na wniosek armatora.
3. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika.

§ 57.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej niż jedna jednostka holowana chyba, że kapitan portu zezwoli na holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole.
2. Statki bez własnego napędu powinny używać o jeden holownik więcej niż stanowią to przepisy dodatkowe.
3. Przed rozpoczęciem manewrów zespołu holowniczego należy wyznaczyć kierownika tego zespołu.

§ 58.

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego, holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.
2. Kierownik holownika podczas holowania powinien znajdować się w takim miejscu, by mógł słyszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.
3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.
4. Po rzuceniu holu holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 59.

Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usłu holowniczych, obowiązane są prowadzić stały nasłuch radiotelefoniczny.

§ 60.

1. Statki przewożące materiały niebezpieczne klasy 1, 2, 3, według kodu IMDG o długości 70 m i więcej obowiązane są korzystać z usług holowniczych.
   1/ na wejściu do portu – od miejsca postoju na kotwicowisku do miejsca zacumowania wewnątrz portu,
   2/ na wyjściu z portu – od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia poza falochron,
   3/ przy każdej zmianie miejsca postoju wewnątrz portu, z wyjątkiem przeciągania statku wzdłuż nabrzeża.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 kapitan portu określa każdorazowo liczbę holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy dodatkowe niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

§ 61.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki – magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustrem wody.
2. Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwić holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

Rozdział V
Cumowanie

§ 62.

Korzystanie z usług cumowniczych w portach jest obowiązkowe o ile dalsze przepisy tak stanowią.

§ 63.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków i urządzeń portowych.
2. Wszelkie prace związane z cumowaniem powinny odbywać się pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.
3. Zdejmowanie i rzucznie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kirownika statku.
4. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 64.

1. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m.
2. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu informacji, że lina została prawidłowo zamocowana.

3. Na cumach powinny być założone tarcze przeciw szczurom.

§ 65.

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.
2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu założenia jej na urządzenie cumownicze, zejścia cumownika i odejścia łodzi na bezpieczną odległość.

§ 66.

1. Cumy powinny być zakładane wyłącznie na pachołki lub inne urządzenia do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo zrzucona w dowolnej kolejności. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy na pachoł wbudowany w dalbę.
2. Zabrania się cumowania statku do dalb, pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, nie przeznaczonych do cumowania, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

§ 67.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to za zgodą kapitana portu, kapitan statku stojącego przy nabrzeżu powinien zezwolić na zacumowanie do niego statku dostawionego.
2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.
3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu obowiązane są na polecenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 68.

1. Z wyjątkiem lin holowniczych – rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzenim zezwoleniu kapitanatu portu. Łiny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podobna do wiadomości kapitanatu portu.
2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej,przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:
   1/ w dzień: dwiema flagami czerwonymi,
   2/ w nocy: dwoma światłami czerwonymi.
   Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.
3. Postanowienia ust. 1, 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny każdorazowo być opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 69.

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby – dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu do niej zgody. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 70.

Wszystkie statki o długości 40 m i większej obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.

§ 71.

1. Liczbę cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości określa poniższa tabela:

	długość statku w metrach		
manewr	40 – 120	120 – 200	200 i więcej
odcumowanie	1 – 2	2 – 4	5
zacumowanie	2 – 3	3 – 5	6

2. Cumownicy winni być ubrani w kaski i kamizelki koloru pomarańczowego. Kamizelki winny zapewnić dodatnią pływalność cumownikowi po przypadkowym wpadnięciu do wody.

Rozdział VI
Porządek postoju statków
Zgłoszenie przybycia i wyjścia statkOw

§ 72.

1. Kierownik statku po przybyciu na redę powinien zgłosić do kapitanatu portu drogą radiotelefoniczną (UKF) następujące dane:
   a/ nazwę statku, sygnał wywoławczy oraz numer IMO,
   b/ długość całkowitą statku (LOA), szerokość oraz zanurzenie,
   c/ tonaż statku zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym Londyn 69 (International Tonnage Certificate69),
   d/ rodzaj Ladunku,
   e/ upoważnionego agenta,
   f/ ostatni port zawinięcia.
2. Kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać pisemnego zgłoszenia statku w kapitanacie portu (wzór – załącznik nr 1).
3. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć Certyfikat Okrętowy, Międzynarodowe Świadectwo Pomiarowe, Certyfikaty Bezpieczeństwa Linii Ładunkowej i listę pasażerów. Promy żeglugi międzynarodowej zwol-

nione są od przedkładania listy pasażerów.

4. Kapitan portu ma prawo zatrzymać dokumenty bezpieczeństwa statku na czas jego postoju w porcie.

§ 73.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu na zgłoszeniu wyjścia (wzór – załącznik nr 2).
2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie urzędu celnego na wyjście oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym.
3. Kierownicy statków, które zwijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny – z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej – mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić jednocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 74.

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia statku składa kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel na formularzu według ustalonego wzoru.
2. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia oraz uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:
   1/ statki specjalnej służby państwowej z wyjątkiem statków szkolnych,
   2/ polskie statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
   3/ statki obsługi portowej,
   4/ polskie statki sportowe w żegludze krajowej,
   5/ kutry i łodzie rybackie w żegludze bałtyckiej.
3. Statki wym'enione w ust. 2 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu.
4. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść icj statkówsportowych i udostępnić je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 75.

1. Zabrania się wyjścia z portu:
   1/ statkom przeładowanym, załadowanym ponad dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu lub wykazującym niebezpieczny przechył do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
   2/ statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentów bezpieczeństwa,
   3/ statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,

4) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,
5) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na zarządzenie kapitanatu portu,
6) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów państwowej inspekcji sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną,
7) statkom, które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 103 ust. 3-6.

2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan statku lub upoważniony przedstawiciel przed wyjściem z portu, obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument wraz z jego kopią lub uwierzytelnionym odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.

Postój statków

§ 76.

Kotwicowiska wyznaczane są przez właściwy kapitanat portu i ogłaszane w "Wiadomościach Żeglarskich".

§ 77.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania, wyznaczone miejsce postoju winno być oznakowane poprzez umieszczenie na linii comowniczej w pozycji, na wysokości której ma się znaleźć skrajny przedni punkt dziobnicy statku:
1) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm x 50 cm ustawionej na stojaku lub trzymanej w ręku,
2) w nocy: pomarańczowego światła.

2. Nabrzeże wyłączone z eksploatacji powinno być oznakowane przez użytkownika tablicą informacyjną o wymiarach 100 cm x 75 cm i treści uzgodnionej z kapitanatem portu.

3. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

4. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów, falochronów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków - bez zezwolenia użytkownika.

5. Statki specjalnej służby państwowej z wyjątkiem statków szkolnych, mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to do kogo one należą.

6. W szczególnych przypadkach kapitanat portu może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1.

7. Bez zgody kapitanatu portu statki nie mogą być zacumowane w taki sposób, by wystawały poza obrys linii cumowniczej nabrzeża.

§ 78.

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwa żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.

2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi lub porządek portowy.

§ 79.

Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi lub potrzeba zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

§ 80.

Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek powinien przygotować miejsce postoju statku.

§ 81.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem, a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków pilotowych i bezpokładowych, jednostek kapitanatów portów oraz innych, których konstrukcja wyklucza zamocowanie takiego połączenia.

2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.

3. Połączenie powinno być w porze nocnej dobrze oświetlone, a podczas gołoledzi zabezpieczone przed poślizgiem.

4. Po usunięciu połączenia, bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.

5. W przypadku zacumowania jednego statku do burty drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu winien umożliwić bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.

6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

7. W szczególnych przypadkach kapitan portu może zwolnić statek z obowiązku posiadania stałego połączenia z lądem.

§ 82.

1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne, szerokie, oporęczne dwustronnie i zabezpieczone siatką ochronną.

2. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną. W razie potrzeby użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.

3. Na statkach pasażerskich, dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem, mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką.

4. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

5. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 3 jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

§ 83.

1. Przed zacumowaniem należy na statku usunąć wszystkie przeszkody mogące utrudnić swobodne poruszanie się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwisał pionowo w dół. O pozostawieniu kotwicy w wodzie kapitan statku obowiązany jest zawiadomić kapitanat portu. Ponadto statek taki oprócz świateł przewidzianych w § 21 powinien na dziobie pokazywać światło lub kulę kotwiczną.

3. Otwory wylotowe ze statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zalewaniu nabrzeża i urządzeń portowych.

§ 84.

1. W czasie postoju w porcie na statku powinien przebywać kierownik statku, albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczającą ilość załogi dla zapewnienia bezpiecznego postoju.

2. W zależności od charakteru i budowy statku oraz jego miejsca postoju statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane przez jedną osobę jeżeli to nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi i zostanie uzgodnione z właściwym kapitanatem portu. Wniosek w powyższej sprawie wraz z uzasadnieniem składa armator lub właściciel statku.

3. Za ustanowienie właściwego dozoru odpowiedzialni są kierownik lub armator statku.

4. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może również zezwolić na postój statku bez nadzoru, o którym mowa w ust. 2. Wniosek o zwolnienie wraz z uzasadnieniem składa armator lub właściciel statku.

§ 85.

1. W czasie postoju przy nabrzeżu zabrania się utrzymywać w ruchu statkowe śruby napędowe (główne i pomocnicze) z wyjątkiem manewrów cumowniczych. W czasie tych manewrów dozwolona jest praca na małej szybkości chyba, że zagraża to bezpieczeństwu statku lub urządzeń portowych.

2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzane tylko na stacjach prób

lub w innych miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.

3. Podczas prób maszyn na mostku powinien znajdować się oficer pokładowy na cały okres trwania prób. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie sygnałów ostrzegawczych innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie konieczności. Kapitan statku każdorazowo określa ilość załogi niezbędną na czas prób.

4. Podczas prób maszyn statek obowiązany jest pokazywać w miejscu skąd będą najlepiej widoczne:

1) w dzień: flagę "C" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m - stożek skierowany wierzchołkiem do góry,
2) w nocy: dwa światła widoczne dookoła widnokręgu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.

5. Na użytkownikach stacji prób spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 2 były przestrzegane. Przed rozpoczęciem prób użytkownicy winni udzielać kapitanom pełnych informacji o obowiązkach ciążących na statkach odbywających próby maszyn.

§ 86.

Remonty statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego z wyjątkiem nabrzeży stoczniowych mogą być wykonywane wyłącznie za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 87.

Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek dokonujący fumigacji powinien podnieść sygnał "VE" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

Odprawa statków

§ 88.

1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.

2. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał "SB" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy. Za właściwe przygotowanie statku do odprawy odpowiedzialny jest kapitan statku.

4. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

5. Przepis ust. 4 nie ma zastosowania do oficerów kapitanatu portu.

Rozdział VII.
Ratownictwo statków

§ 89.

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.
2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeb – portową służbę ratowniczą, zakładową służbę ratowniczą lub państwową straż pożarną.
3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 90.

1. W razie zatonięcia przedmiotu wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku nie wydobycia utraconych przedmiotów w terminie określonym przez kapitanat portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobycie na koszt właściciela.

§ 91.

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 90 ust. 1.
2. Statek, który zatonął powinien być po jego wydobyciu odstąpiony na miejsce akceptowane przez kapitanat portu.

Rozdział VIII.
Przeładunek i składowanie

§ 92.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.
2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 93.

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty. fosfaty powinny być przedsięwzięte środki zabezpieczające przeysypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nadbrzeża oraz pyleniu.
2. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki metali z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów elektroenergetycznych.
3. Po zakończeniu przeładunku, przeładowca obowiązany jest jest natychmiast oczyścić miejsca przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

§ 94.

Przekroczenie dopuszczalnego zanurzenia statku w zależności od akwenu jest zabronione.

§ 95.

Zabrania się:
1/ używania urządzeń dźwignicowych nie posiadających ważnego świadectwa badania, bądźcertyfikatu albo odnośnie których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
2/ używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisanym normom albo wykazującego uszkodzenia,
3/ przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,
4/ wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych ładunków, staczania ich po ścianach i skarpach takich urządzeń oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,
5/ używania urządzeń przeładunkowych do innych celów (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze,
6/ składownia ładunku na torach dźwigowych i kolejowych będących w eksploatacji oraz na drogach i parkingach przeznaczonych dla ruchu kołowego.

§ 96.

1. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składowane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.
2. Odstęp składowanych ładunków od skraju nadbrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody co najmniej 2 m. Odstęp pomiędzy składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić 1,5 m.
3. Cięcie i składowanie wraków oraz złomu na nabrzeżach dozwolone jest tylko za zezwoleniem urzędu morskiego.
4. Użytkownik nabrzeża lub pomostów obowiązany jest do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie urządzeń.

§ 97.

Transport, przeładunek i składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Rozdział IX

Utrzymanie porządku i czystości – ochrona środowiska

§ 98.

1. Nabrzeża, pomosty i dalby oraz ich zewnętrzne krawędzie od strony wody powinny być w porze nocnej odpowiednio oświetlone. Obowiązek ten spoczywa na użytkownikach.
2. Światła, o których mowa w ust. 1 powinny być zgodne z wymogami przepisów w sprawie zasad oznakowania nawigacyjnego polskich wód morskich, a ich umiejscowienie i kolor uzgodniony z kapitanatem portu.

§ 99.

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli i rurociągów) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z kapitanatem portu. W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala kapinatat portu.
2. Wymiary tablic ostrzegawczych przystosowane do długości przebiegu urządzenia pod wodą i znaki na tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny.
3. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlone od zachodu do wschodu słońca tak, aby znaki na tablicach mogły być rozpoznane. O odstępstwie od obowiązku oświetlenia tablic decyduje kapitanat portu.
4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 100.

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników zarządzających tymi obszarami a także innych podmiotów działających na terenie portu.
2. Osoby określone w ust. 1 ponoszą odpowiedzialność za skutki nie zachowania obowiązku w zakresie utrzymania czystości oraz ochrony środowiska, a zwłaszcza za szkody związane z zaniedbaniem wykonania tego obowiązku.
3. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą również osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a z braku umowy pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

§ 101.

1. Nieczystości powinny być składane do odpowiednich pojemników.
2. Pojemniki na nieczystości powinny być szczelnie zamykane.
3. Pojemniki do gromadzenia nieczystości powinny być w porę opróżnione, a ich otoczenie stale utrzymywane w porządku i czystości.
4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych, jak i odpadów pochodzących z oczyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 102.

1. Ścieki zarówno bytowe, jak i przemysłowe mogą być odprowadzane do urządzeń kanalizacyjnych, albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.
2. Zakłady przemysłowe i komunalne odprowadzające ścieki do wód portowych zobowiązane są przesyłać aktualne wyniki analiz i pomiarów stwierdzające zgodność składu ścieków z wydanym pozwoleniem do właściwych kapitanatów portów.

§ 103.

1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. W przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy obowiązani są natychmiast lub w terminie określonym przez kapinatat portu je usunąć, pokryć koszty ich usunięcia oraz roszczenia osób trzecich wynikłe z tego tytułu.
2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie również w przypadku usuwania z akwenów portowych pływających przedmiotów, stanowiących przeszkodę nawigacyjną.
3. Wody zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi należy zdawać ze statku do odpowiednich urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu chyba, że istnieje uzasadniona potrzeba wcześniejszego ich zdania. Podłączenie węża odbiorczego do końcówki rurociągu zdawczego wykonuje załoga statku zdającego.
4. Ścieki – zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku, bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń poładunkowych należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych chyba, że wolna pojemność retencyjna zbiorników gwarantuje ich zatrzymanie na statku do czasu jego odejścia na odległość większą niż 12 Mm od najbliższego lądu.
5. Śmieci stałe, odpady bytowe, eksploatacyjne i poładunkowe należy zdawać ze statku przed wyjściem z portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych:
   1/ do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych,
   2/ na środki transportu podstawione pod burtę.
6. Wody po myciu ładowni lub zbiorników Ladunkowych muszą być zdawane do urządzeń odbiorczych w porcie.

7. Przepisy ust. 3 – 6 mogą także mieć zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną zapewniające neutralizację nieczystaości, o których mowa w tych przepisach.
8. Za wykonanie usług wymienionych w ust. 3 do 6 odpowiada podmiot gospodarczy, który w drodze umowy podjął się wykonania tych czynności.
9. Zabrania się stosowania środków dyspergujących lub zatapiających do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych.

§ 104.

Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli, okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, urząd morski może nakazać, po uprzednim zamknięciu, zaplombowanie zaworów systemu zenzowego na okres przebywania statku w porcie.

§ 105.

Urobek uzyskany przy pogłębieniu basenów portowych, powinien być wywieziony na miejsce przewidziane w umowie o wykonanie robót czerpalnych, a w razie braku postanowień umownych na wysypiska lub pola refulacyjne wskazane przez urząd morski. W przypadku, gdy jego odłożenie ma nastąpić na dnie morza, urobek ten musi odpowiadać warunkom określonym w Konwencji Helsinki 74 Załącznik V.

§ 106.

1. Przed rozpoczęciem przeładunku produktów ropopochodnych oraz wszelkich innych olejów luzem ponad ilość określoną w § 40 statek powinien być otoczony zaporą przeciwolejową na czas przeładunku, a w razie potrzeby posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów, lub innego równorzędnego zabezpieczenia.
2. Takie same wymagania obowiązują przy przeładunkach substancji chemicznych luzem, lżejszych od wody i nie rozpuszczalnych w wodzie.
3. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może zezwolić na asystę statku z zaporą gotową do postawienia.

§ 107.

Postanowienia przepisów poprzedzających nie naruszają dalej obowiązków w zakresie czystości i porządku (na nieruchomościach) przewidzianych w odrębnych przepisach lub w części szczegółowej przepisów portowych.

§ 108.

Zabrania się na obszarze portu:
1/ usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych,
2/ usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,

3/ zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4/ przeciążania nabrzeżt ponad dopuszczalne dla nich obciążenie,
5/ piaskowania i skrobania farby z zewnętrznych części kadłuba statku,
6/ używania radiostacji okrętowej, za wyjątkiem UKF.
7/ chodzenia po skarbach i niszczenia roślinności,
8/ chodzenia i jeżdżenia po lodzie,
9/ rozmieszczenia plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
10/ przebywania osób w stanie nitrzeźwości,
12/ kąpieli,
12/ składowania złomu, odpadów śmieci oraz elementów wyposażenia jednostek, w miejscach do tego nie wyznaczonych,
13/ polowań.

§ 109.

1. Zabrania się bez zezwolenia urzędu morskiego:
   1/ przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
   2/ układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów wodno – kanalizacyjnych i gazowych,
   3/ urządzania stałych i ruchomych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych,
   4/ przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji,
   5/ ustawiania pali do cumowania – na wodzie i lądzie,
   6/ używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach.
2. Wniosek o zezwolenie w spracach określonych w ust. 1 winien zawierać przewidziane prawem dokumenty.

§ 110.

1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:
   1/ zatapiania doków,
   2/ dostawiania statku do buryt statku stojącego przy nabrzeżu,
   3/ wypompowywania balastów,
   4/ wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
   5/ wydobywania przedmiotów zatopionych,
   6/ rozpinania i suszenia sieci rybackich,
   7/ łowienia ryb,
   8/ urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie,
   9/ uprawiania imprez sportowych na wodzie,
   10/ opuszczania na wodę łodzi ze statków,
   11/ rozmieszczania plakatów i reklam.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt 5 nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 90 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Zgoda na łowienie ryb może być udzielona jedynie osobie posiadającej zezwolenie na uprawianie rybołówstwa morskiego wydane w trybie przepisów o rybołówstwie morskim. Udzielając zgody należy określić miejsce, czasokres połowów oraz dopuszczalny sprzęt rybacki.
4. Dokonywanie połowów oraz wystawianie sprzętu rybackiego dozwolone jest w odległości nie mniejszej niż 150 m od granic toru wodnego, redy lub kotwicowiska.
5. Użytkownik obowiązany jest zgłosić kapitanowi portu termin rozpoczęcia robót hydrotechnicznych z 14 – dniowym wyprzedzeniem.

§ 111.

1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, sprawny technicznie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.
2. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go kapitanowi portu do zatwierdzenia.
3. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1 o ile budowla hydrotehniczna jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające przed wpadnięciem do wody.

§ 112.

1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji winien posiadać:
   1/ atest czystości dna wystawionych przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 40 mwzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne,
   2/ sondaż akceptowany przez upoważnioną służbę hydrograficzną w skali 1:1000,
   3/ atest trałowy stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych,
   4/ świadectwo rodzaju i stanu technicznego polerów cumowniczych.
2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i trałowania akwenów przylegających do nabrzeży i przystani portowych niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określają przepisy budowlane lub polecenie kapitana portu.
3. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane bezzwłocznie. Na żądanie kapitanatu portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych odbojowych.

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY DODATKOWE DLA PORTU GDAŃSK

§ 113.

1. Statki powinny się poruszać z szybkością bezpieczną nie większą niż:
   a) na redzie - 7 węzłów
   b) w Kanale Portowym, Na Leniwce i Martwej Wiśle oraz w Porcie Północnym:
      - dla statków o długości poniżej 50 m i zanurzeniu nie przekraczającym 3,0 m - 7 węzłów
      - dla innych statków - 6 węzłów
      - dla zespołów holowniczych - 4 węzły
   c) na Motławie od Haka Polskiego począwszy w górę rzeki - 4 węzły
2. Ograniczenia szybkości ustalone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej, pożarniczych, sanitarnych w czasie wykonywania ich zadań statutowych o ile nie stwarza to niebezpieczeństwa dla innych użytkowników portów.
3. Kapitan portu może zezwolić statkom na przekroczenie ustalonych szybkości jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statku.
   W zezwoleniu kapitan portu określa akweny, na których statek może się poruszać z większą szybkością.
4. Zabrania się poruszania statków z szybkością powodującą wywoływanie dużego falowania.

§ 114.

1. Do portu Gdańsk statek nie może wejść/wyjść bez zezwolenia kapitanatu portu.
2. Przepis ust. 1 nie dotyczy holowników i statków pilotowych zajętych czynnościami związanymi z wprowadzeniem i wyprowadzeniem statków.
3. W celu uzyskania zezwolenia na wejście/wyjście do portu statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i podać swoją nazwę, banderę, długość, szerokość, zanurzenie, rodzaj ładunku oraz inne dane wskazane przez kapitanat portu.
4. Zezwolenia na wejście/wyjście kapitanat portu udziela przy użyciu odpowiednich środków łączności. Podstawowym środkiem łączności jest UKF kanał 14.

5. Statki wchodzące/wychodzące na akwen Przekopu Wisły, Wisły Śmiałej oraz do przystani Sopot Molo obowiązane są do uzyskania zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem jednostek rybackich, zarejestrowanych w przystaniach położonych na tych akwenach, uprawiających tam systematyczną żeglugę.

§ 115.

1. Poruszanie się statków sportowych w porcie Gdańsk od wejścia głównego do mostu Zielonego, Stągiewnego, Kolejowego oraz w Porcie Północnym jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody kapitanatu portu.
2. W razie konieczności przejścia przez wody określone w ust. 1 kapitanat portu może wyrazić zgodę na takie przejście i uzależnić je od spełnienia przez statek szczególnych warunków w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.
3. Jednostki sportowe poruszające się po akwenach portowych, winny posiadać napęd mechaniczny i stałą łączność radiową (kanał 14 UKF), chyba że postanowienia kapitanatu portu stanowią inaczej.

§ 116.

W porcie Gdańsk obowiązane są korzystać z pomocy:

I. W Nowym Porcie

1. jednego holownika
   a) statki o długości od 85 m do 120 m włącznie albo o zanurzeniu większym niż 6 m,
   b) statki o długości 70 m lub większej albo o zanurzeniu większym niż 5 m jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od Haka Polskiego do Mostu Siennickiego,
   c) statki o długości 70 m lub większej wychodzące z południowej części portu do basenu Władysława IV i wychodzące z tego basenu do południowej części portu,
   d) statki o długości 65 m lub większej albo o zanurzeniu większym niż 3,5 m jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Starą Motławę do mostu przy Zielonej Bramie,
   e) statki bez własnego napędu o długości do 85 m,
   f) zbiornikowce przewożące ciecze palne o długości do 85 m z wyłączeniem bunkierek portowych,
   g) statki o mniejszej długości albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod literami a-d na polecenie kapitana portu,

2. dwóch holowników:
   a) statki o długości od 120 m do 160 m włącznie
   b) zbiornikowce przewożące ciecze palne o długości od 85 m do 120 m włącznie
3. trzech holowników:
   a) statki o długości od 160 m do 225 m włącznie
   b) zbiornikowce przewożące ciecze palne o długości od 120 m do 160 m włącznie
4. czterech holowników:
   a) statki o długości od 200 m do 225 m włącznie i zanurzeniu powyżej 9,0 m,
5. Ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla zbiornikowców o długości powyżej 160 m przewożących ciecze palne oraz dla statków trudnych do manewrowania określa każdorazowo kapitan portu.

II. W Porcie Północnym:
1. jednego holownika:
   a) statki o długości od 85 m do 120 m włącznie albo o zanurzeniu większym niż 6 m,
   b) statki bez własnego napędu o długości do 85 m,
   c) zbiornikowce przewożące ciecze palne o długości do 85 m z wyłączeniem bunkierek portowych,
   d) statki o mniejszej długości lub mniejszym zanurzeniu niż określono w pkt. a na polecenie kapitana portu.
2. dwóch holowników:
   a) statki o długości od 120 m do 180 m włącznie
   b) zbiornikowce przewożące ciecze palne o długości od 85 m do 120 m włącznie.
3. trzech holowników:
   a) zbiornikowce przewożące ciecze palne o długości od 120 m do 300 m włącznie
   b) statki o długości od 180 m do 300 m włącznie
4. czterech holowników:
   a) zbiornikowce o długości od 220 m do 300 m włącznie i zanurzeniu powyżej 10 m,
5. ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla statków trudnych do manewrowania określa każdorazowo kapitan portu.

III. Ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla statków uszkodzonych i nietypowych (wraki, duże pontony, doki itp.) ustala każdorazowo kapitan portu.

IV. 1. Jednostkom cumującym do nadbrzeży, przy których występują ograniczenia bezpiecznego manewrowania kapitan portu może nakazać posłużenie się większą ilością holowników niż określono w przepisach.

2. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może nakazać posłużenie się pomocą holowniczą statkom o długości innej niż określono w § 116.

V. Statki zobowiązane do korzystania z pomocy holowników powinny cumować (odcumować) do nadbrzeży równolegle "metodą szufladkową" przy ograniczeniu używania własnych środków napędu.

§ 117.

1. Przy cumowaniu statku:
   a) o długości 130 m lub większej,
   b) o długości 85 m lub większej przy sile wiatru ponad 5°B - należy użyć motorówki cumowniczej,
2. Przy cumowaniu (odcumowaniu) do dalb należy używać motorówki cumowniczej bez względu na długość statku i siłę wiatru.
3. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa żeglugi ilość cumowników i motorówek cumowniczych ustala kapitan portu.

§ 118.

1. Do Portu Gdańsk mogą wchodzić zasadniczo statki o niżej podanych maksymalnych gabarytach:
   a) do Nowego Portu - statki o długości do 225 m i zanurzeniu do 10,20 m przy średnim stanie wody,
   b) do Portu Północnego - statki o długości do 300 m i zanurzeniu 15,0 m przy średnim stanie wody,
2. Wprowadzenie statków o gabarytach większych niż określone w ust.1 może w uzasadnionych przypadkach nastąpić za zgodą kapitana portu.
3. W przypadku wprowadzenia/wyprowadzenia statków o gabarytach większych niż określono w pkt. a i b kapitan portu w celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi może nakazać usunięcie statków zacumowanych przy nadbrzeżach przy trasie holowania na koszt zainteresowanego.

§ 119.

Ustalenia zawarte w "Atlasie dopuszczalnych zanurzeń" łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez kapitana portu są obowiązujące.
W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od zawartych w "Atlasie dopuszczalnych zanurzeń" ograniczeń.

§ 120.

Dostarczone kapitanom zbiornikowców przewożących ciecze palne instrukcje i Check Lists powinny być realizowane.

§ 121.

Zbiornikowce o długości przekraczającej 160 m są obowiązane do korzystania z usług dwóch pilotów.
Szczegóły dotyczące uprawnień pilotów w zależności od długości zbiornikowca określają odrębne przepisy.

§ 122.

W ujściu Wisły Śmiałej (Górki Zachodnie) obowiązek brania pilota przez jednostki inne od pełniących służbę państwową, sportowych i miejscowych kutrów rybackich, określa każdorazowo kapitan portu.

§ 123.

1. Statki wchodzące do Gdańska Nowego Portu winny być obsadzane przez pilota przed pławami N-1 i Nr-2.
2. Statki wchodzące do Portu Północnego winny być obsadzone przez pilota pomiędzy pławami PP i GP lub na kotwicowisku.
3. Statki wychodzące z portu powinny zdawać pilota odpowiednio w miejscach określonych w ust. 1 lub ust. 2.
4. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od zasad określonych w ust. 1-3.

§ 124.

1. W porcie Gdańsk zabrania się cumowania burta w burtę statków i pływających urządzeń portowych bez zgody kapitana portu.
2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi lub porządkiem portowym kapitan portu może nakazać usunięcie jednostki cumującej do burty innej jednostki na koszt cumującego.

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY DODATKOWE DLA PORTU GDYNIA

§ 125.

1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną szybkością nie większą jednak niż:
   a) na redzie - 7 węzłów
   b) na pozostałym obszarze:
      - statki obsługi portowej z wyjątkiem bunkierek portowych - 5 węzłów
      - statki o długości do 50 m - 5 węzłów
      - inne statki - 4 węzły
      - zespoły holownicze - 3 węzły
2. Kapitanat portu może zezwolić statkom na przekroczenie szybkości ustalonych w ust. 1 jeżeli to jest konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statków.
3. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

§ 126.

1. Statek nie może wejść/wyjść do/z portu bez zgody kapitanatu portu.
2. W celu uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście, statek winien podać swoją nazwę i trasę przejścia.
3. Zezwolenie na wejście/wyjście kapitanat portu udziela przy użyciu radiowych środków łączności - kanał 12 UKF.
4. Postanowienia ust. 1 nie dotyczą:
   a) holowników i statków pilotowych zajętyh czynnościami związanymi z wprowadzeniem i wyprowadzeniem statków,
   b) statków sportowych wchodzących do Basenu Żeglarskiego w sezonie żeglarskim (od 01.05. do 31.10.).

§ 127.

1. Poruszanie się statków sportowych po akwenach portu Gdynia jest dopuszczalne po uzgodnieniu z kapitanem portu.
2. Jednostki sportowe poruszające się po akwenach portowych winny posiadać napęd mechaniczny i stałą łączność radiową (kanał 12 UKF) chyba, że postanowienia kapitanatu portu stanowią inaczej.

3. Statki o pojemności brutto powyżej 200 RT poruszające się po redzie portu powinny utrzymywać minimalną odległość od falochronów 500 m, statki mniejsze 200 m.

§ 128.

Statki wychodzące/wchodzące ze stoczni w próby morskie o pojemności powyżej 300 000BRT powinny korzystać z usług dwóch pilotów.

§ 129.

Elewatory, dźwigi pływające i barki obsługi portowej zwolnione są od obowiązku brania pilota w czasie wykonywania manewrów na obszarze portu Gdynia.

§ 130.

Przy Nabrzeżu Francuskim stanowisko Nr 3 zabrania się:

1) cumowania statków burta w burtę,
2) przekraczania linii kolejowych zderzaków oporowych umiejscowionych na torowisku Nabrzeża Francuskiego.

§ 131.

Zabrania się cumowania burta w burtę statków i pływających urządzeń portowych przy:

1) Nabrzeżu Fińskim,
2) na stanowisku I przy Nabrzeżu Polskim
3) w Basenie Nr V na przeciwległych nabrzeżach.

§ 132.

Ruch statków o długości powyżej 150 m w kanale Południowym dopuszczalny jest przy spełnieniu następujących warunków:

1. siła wiatru - z kierunku W 5° B
   z kierunku E 3° B
2. przy nabrzeżach Wendy i Islandzkim nie mogą stać jednostki o szerokości większej niż 10 m.
3. przy wyprowadzaniu/wprowadzaniu statków do Nabrzeża Śląskiego winien być wolny narożny odcinek Nabrzeża Wendy na długości 100 m.
4. ruch statków o długości powyżej 200 m powinien być każdorazowo uzgodniony z kapitanem portu.

§ 133.

Postój statków przy falochronie jest zabroniony.

§ 134.

1. Przy Nabrzeżu Węgierskim dopuszcza się stawianie w bloku 3 - 5 barek składowych dozorowanych przez 1 osobę.
2. Przy innych nabrzeżach eksploatacyjnych dopuszcza się stawianie w bloku maksymalnie 2 jednostki.
3. Dozorujący winien posiadać minimum 12 miesięcy praktyki morskiej.

§ 135.

Na dalbie dewiacyjnej mogą określać dewiację statki o długości maksymalnej 30 m i maksymalnej mocy maszyn 500 H.P.

§ 136.

1. Statki wchodzące/wychodzące do/z portu Gdynia obowiązane są korzystać z pomocy co najmniej:
   a) jednego holownika:
   - statki o długości od 90 m do 130 m,
   - statki wymienione w § 60
   b) dwóch holowników:
   - statki o długości powyżej 130 m do 170 m
   - urządzenia pływające bez steru i trudne do manewrowania
   - statki bez własnego napędu o długości od 70 m do 130 m
   c) trzech holowników:
   - statki o długości powyżej 170 m lub zanurzeniu większym niż 9 m,
   - statki bez własnego napędu o długości powyżej 130 m,
   - statki wymienione w § 60 o długości większej niż 150 m.
2. Ilość holowników oraz warunki bezpiecznego holowania przy wprowadzaniu/wyprowadzaniu do/z portu nietypowych obiektów pływających (wraki, duże pontony, doki itp.) oraz statków z uszkodzonymi kadłubami każdorazowo ustala kapitan portu.
3. Statki zobowiązane do korzystania z pomocy holowników powinny cumować/odcumować do/od nabrzeża metodą "szufladkową" przy ograniczeniu używania własnych środków napędowych.

§ 137.

1. Statki o długości do 130 m mogą o własnych siłach przeciągać się wzdłuż czystego nabrzeża na odległość nie większą niż długość statku.
2. Przy przeciąganiu statku na odległość większą warunki ustala kapitanat portu.

§ 138.

1. Statki z ładunkiem niebezpiecznym kl. 1,2,3 wg IMCD lub statki o zanurzeniu większym niż 9 m winny być obsadzone przez pilota przy pławie GD lub na właściwym kotwicowisku.
2. Statki o mniejszym zanurzeniu winny być obsadzone najpóźniej na torze podejściowym przed bramką G-1 - G-2.
3. Obsadzanie statku przez pilota w miejscach innych niż określono w ust. 1 i 2 wymaga zgody kapitana portu.
4. Pilot może zejść ze statku wychodzącego z portu po minięciu bramki G-1 - G-2.
5. Wcześniejsze zejście pilota uzasadnione aktualnym stanem pogody może nastąpić za zgodą kapitana portu i kapitana statku pilotowanego.

§ 139.

1. Przy cumowaniu do nabrzeża statków o długości 100 m i większych oraz wszystkich statków cumujących do dalb i beczek obowiązuje korzystanie z motorówki cumowniczej.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach na wniosek pilota kapitanat portu może zlecać inną ilość cumowników niż to określono w § 71.

§ 140.

Wodowanie jednostek w Basenie Żeglarskim winno być każdorazowo uzgodnione z kapitanatem portu.

§ 141.

1. Przepisy dla zbiornikowców przewożących ciecze palne zawarte w instrukcji bezpiecznej obsługi wraz z załącznikami muszą być realizowane od momentu zacumowania do czasu wejścia na redę portu.
2. Wymogi ust. 1 nie zwalniają kapitana zbiornikowca od przestrzegania zasad zawartych w rozporządzeniu Ministra - w sprawie bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców przewożących ciecze palne, Międzynarodowym Poradniku bezpieczeństwa dla zbiornikowców i terminali oraz w Międzynarodowym Kodzie ładunków niebezpiecznych.

C Z Ę Ś Ć III

Przepisy końcowe

§ 142.

1. Przepisy zarządzenia mają zastosowanie do jednostek pływających oraz wodnosamolotów organów ochrony granic, terenów i urządzeń Marynarki Wojennej o ile co innego nie wynika z przepisów wydanych przez właściwe organy administracji państwowej.
2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do terenów i urządzeń pozostających w zarządzie kolei państwowych i urzędów celnych.

§ 143.

Traci moc zarządzenie porządkowe Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10.12.1979 r. - Przepisy portowe (Dz.Urz. WRN w Gdańsku z 1980 r. Nr 1, poz. 1 z późn. m.).

§ 144.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje do 31 grudnia 1990 r.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Gdyni
Zbigniew Kostelecki
Zbign

AGENT

Załącznik Nr 1

Adres, telefon

tlx, fax.

ZGŁOSZENIE PRZYBYCIA
(STATEMENT OF ARRIVAL)

1. Rodzaj i nazwa statku .... DWT ....
Ship's name

2. Bandera .... port rejestracji .... sygnał ....
Flag home port code letters

3. BRT .... NRT ..... Długość całkowita .... szerokość ....
GRT NRT LOA beam

4. Nazwisko kapitana ....
Master's name

5. Armator ....
Owner

6. Liczba załogi .... liczba pasażerów dla portu .....
Number od crew incl.Master Number of passengers to land

7. Ilość i rodzaj ładunku dla portu .... kg/ Kos ....
Kind and quantity of cargo discharge

8. Ostatni port wyjścia .... Zanurzenie - dziób .... rufa...
Last port of call Draught fore aft

9. Przybył na redę dnia .... o godz. ....
Arrived on roads at hours

10. Wszedł do portu dnia .... o godz. ....
Entered port at hours

11. Uwagi ....
Remarks

.... dnia ...... 19... r. ....
Dated the Kapitan - Master

AGENT
Adres, telefon
tlx, fax

Załącznik Nr 2

ZGŁOSZENIE WYJŚCIA
(Statement of departure)

1. Rodzaj i nazwa statku .... DWT ....
Ship's name

2. Bandera .... port rejestracji .... sygnał ....
Flag home port code letters

3. BRT .... NRT ...... długość całkowita ..... szer. ....
GRT NRT LOA beam

4. Nazwisko kapitana ....
Master's name

5. Armator ....
Owner

6. Liczba załogi .... Liczba pasażerów z portu ....
Number of crew incl.Master Number of passengers embarked

7. Ilość i rodzaj ładunku z portu ....kg/kos ....
Kind and quantity of cargo loaded

8. Ilość i rodzaj wziętego w porcie bunkru ....kg/kos ....
Quantity and kind of bunkers taken

9. Kolejny port .... Zanurzenie - dziób .... rufa ....
Next port Draught fore aft

10. Wyjście z portu dnia .... o godz. ....
Date and time of departure at hours

11. Uwagi ....
Remarks

......................, dnia ..... 19... r. ....

Dated the Kapitan - Master

Permission for departure ....

HARBOUR MASTER'S OFFICE

8

Z A R Z Ą D Z E N I E   P O R Z Ą D K O W E   N r 1

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
z dnia 3 stycznia 1994 r.

zmianiające zarządzenie Nr 1 Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 9 stycznia 1993 r. w sprawie obowiązku składania oświadczeń o wielkości uzyskiwanych połowów ryb przez morskich rybaków łodziowych.

Na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. Nr 32, poz. 131) w związku z decyzją Nr 132 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 13 grudnia 1993 r. w sprawie ustalenia wielkości połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 1994 r. - mając na uwadze wymóg ochrony żywych zasobów morza, co jest uwarunkowane znajomością śmiertelności ryb będących wynikiem działalności połowowej - w zarządzeniu Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 9 stycznia 1993 r. w sprawie obowiązku składania oświadczeń o wielkości uzyskiwanych połowów ryb przez morskich rybaków łodziowych, wprowadza się następującą zmianę:

§ 1.

§ 6 Zarządzenia otrzymuje następujące brzmienie:
"§ 6 Zarządzenie obowiązuje od dnia 31 grudnia 1994 r."

§ 2.

Zarządzenie niniejsze podlega opublikowaniu w formie obwieszczeń wywieszonych w portach i przystaniach rybackich i wchodzi w życie z dniem 3 stycznia 1994 r.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Gdyni
Zbigniew Kostelecki

9

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 2

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
z dnia 3 stycznia 1994 r.

zmieniające zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 9 stycznia 1993 r. w sprawie obowiązku dokumentowania wielkości uzyskiwanych połowów przez rybaków kutrowych

Na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. Nr 32, poz. 131) w związku z decyzją Nr 132 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 13 grudnia 1993 r. w sprawie ustalenia wielkości połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 1994 r. - mając na uwadze wymóg ochrony żywych zasobów morza, co jest uwarunkowane znajomością śmiertelności ryb będących wynikiem działalności połowowej - w zarządzeniu Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 9 stycznia 1993 r. w sprawie obowiązku dokumentowania wielkości połowów uzyskiwanych przez morskich rybaków kutrowych, wprowadza się następujące zmiany:

§ 1.

Po § 2 dodaje się § 3 o następującym brzmieniu:
"§ 3 Zarządzenie obowiązuje do dnia 31 grudnia 1994 r."

§ 2.

Dotychczasowy § 3 oznacza się jako § 4.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze podlega opublikowaniu w formie obwieszczeń wywieszonych w portach i przystaniach rybackich i wchodzi w życie z dniem 3 stycznia 1994 r.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Gdyni
Zbigniew Kostelecki

10

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 3

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 19 stycznia 1994r.

w sprawie obowiązku i warunków korzystania z usług pilota w pilotażu trasowym na drogach wodnych Zalewu Wiślanego i rzece Elbląg.

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. Nr 32 poz. 131) w związku z § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1992 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz.U. Nr 43, poz. 192) zarządza się co następuje:

§ 1.

Pilotażem trasowym jest świadczenie usług mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska i porządku portowo-żeglugowego, polegających na udzielaniu kapitanowi statku przebywającego na drogach wodnych Zalewu Wiślanego i rzeki Elbląg informacji i porad potrzebnych do prowadzenia statku po drodze wodnej.

§ 2.

Tworzy się Stację Pilotów w Elblągu.

§ 3.

Usługi pilotowe na wodach Zalewu Wiślanego i na rzece Elbląg wykonują piloci zatrudnieni w stacji pilotowej w Elblągu.

§ 4.

Ustala się, w ramach stacji pilotów, minimalną liczbę pilotów na trzy osoby.

§ 5.

1. Obowiązkowi pilotażu podlegają wszystkie statki i obiekty pływające na akwenach o których mowa w § 1, o długości całkowitej większej niż 40 m.

2. W okresie od 1 listopada do 30 kwietnia tj. w czasie gdy oznakowanie nawigacyjne jest zajęte, zasady pilotażu określa każdorazowo Kapitan Portu Elbląg.

§ 6.

Pilotaż wykonywany jest na trasach:
1) od pławy granicznej Nr 10 do portu Elbląg i stacji pomp w Osłonce,
2) pomiędzy portami Zalewu Wiślanego.

§ 7.

Nadzór nad wykonywaniem usług piotowych sprawuje Kapitan Portu Elbląg, który prowadzi wykaz osób posiadających uprawnienia pilotowe.

§ 8.

W sprawach nie uregulowanych zarządzeniem, zastosowanie mają przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1992 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz.U. Nr 43, poz. 192), zarządzenie Nr 14 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lipca 1992r. w sprawie ustalenia obowiązku i warunków korzystania z usług pilota morskiego w pilotażu portowym i trasowym oraz zasad zwalniania od tego obowiązku, zarządzenie porządkowe Nr 6 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 26 stycznia 1988 r. w sprawie wymagań bezpieczeństwa żeglugi statków śródlądowych o polskiej przynależności uprawiających żeglugę na wodach morskich (Dz.Urz.W.Gd. z 1991 r. Nr 7, poz. 57).

§ 9.

Zarządzenie niniejsze obowiązuje do 31 grudnia 1998 roku.

§ 10.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i podlega opublikowaniu w dziennikach urzędowych województw: gdańskiego i elbląskiego.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Gdyni
Zbigniew Kostelecki

Rekacja: Wydział Organizacji i Nadzoru Urzędu Wojewódzkiego
w Elblągu, Oddział Obsługi Prawnej 82-300 Elbląg,
ul. Wojska Polskiego 1, tel. 32-74-19

Redaktor Naczelny: mgr Piotr Brzozowski

Organizacja druku i kolportażu: Wydział Administracyjno-Gospodarczy
Urzędu Wojewódzkiego w Elblągu, 82-300 Elbląg, ul. Wojska
Polskiego 1, tel. 33-70-01

Dziennik Urzędowy Województwa Elbląskiego wysyłany będzie po opłaceniu prenumeraty na konto: NBP O/Elbląg, Nr 17008-677-223-1, prenumerata roczna wynosi 95.000,- zł

Tłoczono z polecenia Wojewody Elbląskiego z dnia 31 grudnia 1993 r.
w Pracowni Poligraficznej Wydziału Administracyjno-Gospodarczego
Urzędu Wojewódzkiego w Elblągu

Cena 45.000 zł.